

D33

BGV D33

Unfallverhütungsvorschrift

Arbeiten im Bereich von Gleisen

Gültig ab 1. Oktober 1994
in der Fassung Januar 1997
mit Durchführungsanweisungen*)
vom April 1998

Hinweis:

Diese BG-Vorschrift ist eine Unfallverhütungsvorschrift im Sinne des § 15 Siebtes Buch Sozialgesetzbuch (SGB VII).

Prüfberichte von Prüflaboratorien, die in anderen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union oder in anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum zugelassen sind, werden in gleicher Weise wie deutsche Prüfberichte berücksichtigt, wenn die den Prüfberichten dieser Stellen zugrundeliegenden Prüfungen, Prüfverfahren und konstruktiven Anforderungen denen der deutschen Stelle gleichwertig sind. Um derartige Stellen handelt es sich vor allem dann, wenn diese die in der Normenreihe EN 45 000 niedergelegten Anforderungen erfüllen.

Die Verpflichtungen aus der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften (ABl. EG Nr. 204 S. 37), zuletzt geändert durch die Richtlinie 98/48/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juli 1998 (ABl. EG Nr. 217 S. 18), sind beachtet worden.

*) Durchführungsanweisungen geben vornehmlich an, wie die in den Unfallverhütungsvorschriften normierten Schutzziele erreicht werden können. Sie schließen andere, mindestens ebenso sichere Lösungen nicht aus, die auch in technischen Regeln anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder anderer Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ihren Niederschlag gefunden haben können. Durchführungsanweisungen enthalten darüber hinaus weitere Erläuterungen zu Unfallverhütungsvorschriften.

Inhaltsverzeichnis

	Seite
I. Geltungsbereich	
§ 1 Geltungsbereich	4
II. Begriffsbestimmungen	
§ 2 Begriffsbestimmungen	5
III. Betrieb	
§ 3 Pflichten des Unternehmers	7
§ 4 Sicherungsanweisung	10
§ 5 Sicherungsmaßnahmen	11
§ 6 Sicherungsmaßnahmen in besonderen Fällen	16
§ 7 Warnkleidung	17
§ 8 Verhalten im Gleisbereich	18
§ 9 Material- und Gerätelagerung	19
§ 10 Einsatz von Fahrzeugen, Maschinen und Geräten	20
§ 11 Arbeiten an fernbetätigten Gleiseinrichtungen	22
§ 12 Arbeiten im Bereich von Fahrleitungen	22
IV. Ordnungswidrigkeiten	
§ 13 Ordnungswidrigkeiten	24
V. Inkrafttreten	
§ 14 Inkrafttreten	25
Anhang	26

I. Geltungsbereich

§ 1 Geltungsbereich

Diese Unfallverhütungsvorschrift gilt für die Abwendung von Gefahren aus dem Bahnbetrieb bei Arbeiten im Bereich von Gleisen (Gleisbereich) von Schienenbahnen.

Zu § 1:

Diese Unfallverhütungsvorschrift dient ausschließlich dem Zweck, Gefahren aus dem Bahnbetrieb abzuwenden, die bei Arbeiten im Bereich von Gleisen auftreten. Dazu gehören Gefahren, die z. B. von

- bewegten Schienenfahrzeugen,
- Fahrleitungen, oder
- möglichen Rückströmen in Fahrschienen

ausgehen.

Gefahren aus dem Bahnbetrieb sind nicht gegeben bei Fahrbewegungen gleisfahrender Baumaschinen in Arbeitsstellung mit einer Fahrgeschwindigkeit von höchstens 5 km/h. Für Arbeiten im Gleisbereich siehe auch § 15 UVV „Bauarbeiten“ (BGV C22). Werden diese Arbeiten im Verkehrsraum öffentlicher Straßen ausgeführt, siehe auch „Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen, Teil B: innerörtliche Straßen“ (RSA). Rückströme können auch in Fahrschienen von Gleisen auftreten, die nicht mit Fahrleitungen versehen sind.

Die elektrischen Gefahren aus Fahrleitungen (Oberleitungen und Stromschienenleitungen) und aus Rückströmen werden bei der Deutschen Bahn AG in deren „Bestimmungen zum Schutz gegen Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb bei Arbeiten im Bereich von Gleisen“ (DS 132 03) **nicht** behandelt.

II. Begriffsbestimmungen

§ 2 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Unfallverhütungsvorschrift werden folgende Begriffe bestimmt:

1. Arbeiten im Gleisbereich sind alle Tätigkeiten, die zur Errichtung, Instandhaltung, Änderung und Beseitigung von Bahn- und anderen Anlagen im Gleisbereich durchgeführt werden, einschließlich der damit zusammenhängenden Arbeiten.
2. Gleisbereich ist der von bewegten Schienenfahrzeugen in Anspruch genommene Raum sowie der Raum unter, neben oder über Gleisen, in dem Versicherte durch bewegte Schienenfahrzeuge gefährdet werden können. Zum Gleisbereich gehört bei elektrisch betriebenen Bahnen auch der Bereich der Fahrleitung mit den davon zusätzlich ausgehenden Gefahren des elektrischen Stromes.
3. Schienenbahnen sind Transportsysteme mit spurgeführten Fahrzeugen, insbesondere Eisenbahnen und Straßenbahnen. Den Schienenbahnen gleichgestellt sind spurgeführte Omnibusse.
4. Fahrleitungen (Oberleitungen, Stromschienenleitungen) sind die betriebsmäßig unter Spannung stehenden Teile.

Zu § 2 Nr. 1:

Damit zusammenhängende Arbeiten sind z. B. Besichtigungs-, Vermessungs- und Kontrolltätigkeiten.

Zu § 2 Nr. 2:

Verkehren spurgeführte Fahrzeuge nicht auf Schienen (z. B. Magnetschwebbahnen, Spurbusse) sind hinsichtlich der zu treffenden Sicherheitsmaßnahmen die Fahrbahnen dieser Systeme den Gleisen gleich zu setzen.

Die Ausdehnung des Gleisbereichs wird in Abhängigkeit von den örtlichen und betrieblichen Verhältnissen von der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle festgelegt; siehe auch § 4 Abs. 1.

Bei der Deutschen Bahn AG wird der Gleisbereich als „Gefahrenbereich des Gleises“ bezeichnet, wobei dort die elektrischen Gefahren aus Fahrleitungen nicht einbezogen sind. Siehe auch „Bestimmungen zum Schutz gegen Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb bei Arbeiten im Bereich von Gleisen“ (DS 132 03) der Deutschen Bahn AG.

Zu § 2 Nr. 4:

Zu Fahrleitungen gehören auch Speiseleitungen und andere Leitungen, soweit sie auf den Stützpunkten der Fahrleitungsanlage geführt sind. Siehe auch DIN VDE 0115-1 „Bahnen; Allgemeine Bau- und Schutzbestimmungen“ und UVV „Arbeiten an Masten, Freileitungen und Oberleitungsanlagen“ BGV D32).

Betriebsmäßig unter Spannung stehende Teile sind z. B. Schleifleiter, Streckentrenner, gegen die Schleifleiter nicht isolierte Teile der Stützpunkte.

Schleifleiter sind die von Stromabnehmern der Fahrzeuge bestrichenen Teile der Fahrleitung. Sie können Fahrdrähte, Stromschiene, Bänder sein.

III. Betrieb

§ 3 Pflichten des Unternehmers

- (1) Der Unternehmer hat Beginn, Änderungen und Ende von Arbeiten im Gleisbereich und die erforderlichen Räumzeiten der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle so rechtzeitig anzuzeigen, dass diese die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen gegen die Gefahren aus dem Bahnbetrieb anordnen oder durchführen kann. Mit den Arbeiten darf erst begonnen werden, wenn die Sicherungsmaßnahmen durchgeführt sind.
- (2) Der Unternehmer hat vor Beginn von Arbeiten im Gleisbereich sich oder seinen Beauftragten über die Gefahren durch den Bahnbetrieb und deren Abwendung an der Arbeitsstelle sowie auf dem Weg zur Arbeitsstelle und zurück von der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle unterweisen zu lassen. Dies gilt auch bei Änderung der Gefahrensituation.
- (3) Der Unternehmer hat vor Beginn von Arbeiten die Versicherten über die Gefahren und deren Abwendung entsprechend Absatz 2 zu unterweisen.
- (4) Der Unternehmer hat Versicherte,
 - die Schienenfahrzeuge ein- oder aussetzen, bewegen oder kuppeln, und
 - die auf Schienenfahrzeugen mitfahren,über die damit verbundenen Gefahren und die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen zu unterweisen.
- (5) Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, dass Versicherte, die sich als einzelne besonders unterwiesene Personen im Bereich nicht gesperrter Gleise aufhalten, nach Bedarf und bei Änderungen der bahnbetrieblich bedingten Gefahrensituation unverzüglich über neue Gefahren unterrichtet werden.
- (6) Der Unternehmer hat die Versicherten anzuweisen, die Anordnungen der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle und die Warnsignale zu befolgen.
- (7) Der Unternehmer darf mit Arbeiten außerhalb des Gleisbereiches, bei denen Versicherte, Maschinen oder Geräte in den Gleisbereich geraten können, erst beginnen, wenn die Erlaubnis der für den Bahnbetrieb zuständigen

Stelle vorliegt und diese die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen gegen die Gefahren aus dem Bahnbetrieb angeordnet oder durchgeführt hat.

(8) Der Unternehmer hat Beginn und Ende der täglichen Arbeiten sowie der Arbeitspausen der Sicherheitsaufsicht nach § 4 Abs. 2 mitzuteilen.

Zu § 3 Abs. 1:

Räumzeit ist die Zeit, die benötigt wird, um den Gleisbereich einschließlich von Maschinen und Geräten ohne Hast zu räumen.

Zu § 3 Abs. 2:

Die Unterweisung beinhaltet insbesondere, wie bei der Annäherung von Schienenfahrzeugen vor diesen Schutz gefunden werden kann, welche Warnsignale gelten und wie diese gegeben werden.

Bei Arbeiten im Bereich von Gleisen der Deutschen Bahn AG ist maßgeblicher Ansprechpartner für die Unterweisung über die Sicherung gegen Gefahren aus dem Bahnbetrieb diejenige Dienststelle des Bahnbetreibers, die den Auftrag bzw. aufgrund anderer vertraglicher Regelungen die Erlaubnis für die Arbeiten erteilt hat. Die Unterweisung über die getroffenen oder durchzuführenden Maßnahmen erfolgt durch die Sicherheitsaufsicht des Bahnbetreibers oder eines von ihm beauftragten Sicherungsunternehmens.

Zu § 3 Abs. 5:

Bedarf für eine Unterrichtung kann z. B. gegeben sein, bei

- Fahrplanwechsel,
- Aufenthalt in nicht bekannten Streckenabschnitten,
- Änderung von Aufgabenbereichen.

Änderungen der bahnbetrieblich bedingten Gefahrensituation können z. B. entstehen durch:

- Abweichungen vom Regelbetrieb,
- Einschalten der Fahrleitung,
- Veränderung der Verhältnisse in Sicherheitsräumen,
- Verlegung der Rangierewege.

Zu § 3 Abs. 6:

Warnsignale werden, sofern die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle keine anderen Signale festgelegt hat,

- bei Eisenbahnen optisch oder akustisch nach der Eisenbahnsignalordnung (ESO), der das Signalbuch DS 301 der Deutschen Bahn AG entspricht,
- bei Straßenbahnen entsprechend der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab)

gegeben.

Die Warnsignale nach ESO bzw. nach DS 301 werden als Rottenwarnsignale bezeichnet; sie werden mit dem Mehrklangsignalhorn oder Tyfon gegeben und sind auch zu befolgen, wenn sie nur in einer Tonlage gehört werden. Sie haben folgende Bedeutung:

Übersicht über die Rottenwarnsignale (Ro)

Signal Ro 1

Vorsicht! Im Nachbargleis nähern sich Fahrzeuge!



Mit dem Horn oder Tyfon ein langer Ton als Mischklang aus zwei verschiedenen hohen Tönen.

Signal Ro 2

Arbeitsgleise räumen!



Mit dem Horn oder Tyfon zwei lange Töne nacheinander in verschiedener Tonlage.

Signal Ro 3

Arbeitsgleise schnellstens räumen!



Mit dem Horn oder Tyfon mindestens fünfmal je zwei kurze Töne nacheinander in verschiedener Tonlage.

Zu § 3 Abs. 8:

Sicherungsaufsicht siehe § 4 Abs. 2.

§ 4 Sicherungsanweisung

(1) Der Unternehmer darf im Bereich von Gleisen Arbeiten nur durchführen, nachdem die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle die erforderlichen Sicherungsanweisungen aufgestellt hat. Diese müssen insbesondere Angaben enthalten über

- die Durchführung und Überwachung von Sicherungsmaßnahmen,
- die Koordinierung der erforderlichen Sicherungsmaßnahmen aller im Gleisbereich tätigen Unternehmen,
- die Eignungsanforderungen an Personen, die mit Sicherungsaufgaben betraut werden oder als einzelne, besonders unterwiesene Personen sich im Gleisbereich aufhalten,
- Art, Umfang und Häufigkeit der Unterweisung dieser Personen.

(2) Der Unternehmer darf im Bereich von Gleisen Arbeiten nur durchführen, nachdem die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle zur Durchführung und Beaufsichtigung der vorgesehenen Sicherungsmaßnahmen eine Sicherheitsaufsicht bestimmt, deren Aufgaben festgelegt und deren Anwesenheit auf der Baustelle geregelt sowie bei Einsatz von Sicherungsposten deren Anzahl und Standorte festgelegt hat.

Zu § 4 Abs. 1:

Erforderliche Sicherungsanweisungen können z. B. in einer sich auf die jeweilige Arbeitsstelle beziehenden Bau- und Betriebsanweisung (Betra) oder in einer allgemeinen Dienstanweisung enthalten sein. Siehe z. B. auch DS 132 03 der Deutschen Bahn AG. Koordinierung von Arbeiten siehe auch § 6 UVV „Grundsätze der Prävention“ (ab1/2004) (BGV A1).

Personen, die mit Sicherungsaufgaben betraut werden, sind z. B. Sicherheitsaufsicht, Sicherungsposten.

Unterweisung der Versicherten siehe auch § 7 Abs. 2 UVV „Grundsätze der Prävention“ (ab1/2004) (BGV A1).

Zu § 4 Abs. 2:

Zu den Aufgaben der Sicherheitsaufsicht gehören z. B.

- Einweisen der Sicherungsposten,

- Ablösung der Sicherungsposten,
- Festlegung von Annäherungstrecken,
- Aufsuchen von Sicherheitsräumen oder Nischen entsprechend § 6 Abs. 1,
- Durchführen der Hörprobe,
- Anpassen der Sicherungsmaßnahmen an veränderte bahnbetrieblich bedingte Gefährdungssituationen.

Führt die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle Arbeiten selbst durch, kann die Bauaufsicht auch Sicherheitsaufsicht sein.

§ 5 Sicherungsmaßnahmen

(1) Der Unternehmer darf Arbeiten im Bereich von Gleisen nur ausführen, wenn die Versicherten gegen die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehenden Gefahren gesichert werden durch

1. organisatorische Maßnahmen
2. technische Einrichtungen, soweit dies unter Berücksichtigung der jeweiligen betrieblichen Verhältnisse möglich ist,
3. Sicherungsposten
oder
4. Kombinationen der vorgenannten Maßnahmen.

Dies gilt auch für den Weg zur und von der Arbeitsstelle.

(2) Werden zur Sicherung technische Einrichtungen nach Absatz 1 Nr. 2 verwendet, darf der Unternehmer Arbeiten im Gleisbereich nur ausführen, wenn diese so beschaffen sind, dass Schienenfahrzeugen nicht automatisch die Fahrt in den Arbeitsbereich freigegeben werden kann. Dies gilt nicht für von einer anerkannten Prüfstelle geprüfte automatische Warnsysteme im Bereich der Deutschen Bahn.

(3) Werden vom Unternehmer Sicherungsposten eingesetzt, darf er nur Personen auswählen, die

1. das 18. Lebensjahr vollendet haben,
2. körperlich und geistig geeignet sind,

3. die Eignungsanforderungen nach § 4 Abs. 1 erfüllen,
4. in der Signalgebung und der Bedeutung der Signale sowie über den Bahnbetrieb in ihrem Sicherungsbereich unterwiesen sind
und
5. erwarten lassen, dass sie die ihnen übertragene Aufgabe zuverlässig erfüllen.

(4) Sicherungsposten müssen

1. den von der Sicherheitsaufsicht festgelegten Standort einnehmen,
2. die Funktionsfähigkeit der Signalmittel vor Beginn der Arbeiten prüfen und deren Funktionsfähigkeit aufrechterhalten,
3. Warnsignale so rechtzeitig geben, dass die Versicherten den Gleisbereich ohne Hast unter Berücksichtigung der Räumzeiten für Maschinen und Geräte räumen bzw. Ausweichmöglichkeiten aufsuchen können,
4. die Warnsignale wiederholen oder das Signal „Arbeitsgleis schnellstens räumen!“ geben, sobald sie feststellen, dass gegebene Warnsignale nicht wahrgenommen worden sind,
5. dem Fahrzeugführer das Nothaltssignal geben, falls der Gleisbereich nicht rechtzeitig geräumt wurde,
6. den Gleisbereich räumen lassen, falls die Warnung der Versicherten wegen schlechter Sichtverhältnisse nicht rechtzeitig erfolgen kann.

(5) Sicherungsposten dürfen während ihres Einsatzes keine anderen Tätigkeiten ausführen. Dies gilt nicht für Tätigkeiten als Warnposten im Verkehrsraum öffentlicher Straßen.

(6) Bei Einsatz von Tyfonen hat der Unternehmer Sicherungsposten mit

- Mehrklanghorn
und
- Signalfahne oder bei Dunkelheit und im Tunnel mit einer rot abblendbaren Handleuchte

auszurüsten. Die Sicherungsposten haben diese Ausrüstung mit sich zu führen.

(7) Die Sicherungsaufsicht hat die Wahrnehmbarkeit der von Sicherungsposten gegebenen Warnsignale durch die Versicherten

- täglich vor Aufnahme der Arbeiten
und
- bei veränderten Betriebs- und Umgebungsbedingungen

durch Proben festzustellen. Die zur Probe gegebenen Warnsignale müssen unter den zu erwartenden ungünstigsten Betriebs- und Umgebungsbedingungen von den Versicherten wahrgenommen werden können. Bei gleichbleibenden Betriebs- und Umgebungsbedingungen kann auf die tägliche Wiederholung der Probe nach Satz 1 verzichtet werden.

(8) Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, dass Versicherte, die Sicherungsaufgaben ausführen, über ihre Aufgaben mindestens einmal jährlich unterwiesen und die Unterweisungen schriftlich festgehalten werden.

Zu § 5 Abs. 1:

Organisatorische Maßnahmen sind z. B.:

- Einrichtung von Langsamfahrstellen in Verbindung mit Sicherungsposten,
- Gleissperrung; bei Sperrfahrten oder Rangierfahrten jedoch
- zusätzlich in Verbindung **mit Sicherungsposten** oder
- **ohne Sicherungsposten**, sofern sichergestellt ist, dass die Arbeiten im Gleisbereich rechtzeitig unterbrochen werden.

Technische Einrichtungen sind z. B.:

- signalabhängige Arbeitsstellen- Sicherungsanlagen (SAS.),
- Zugsicherungsanlagen,
- automatische Warnsysteme,
- Schutzweichen,
- feste Absperrungen, z. B. Zäune, parallel zum befahrenen Gleis,
- bei Straßenbahnen im Sichtfahrbetrieb auch Schranken, Leitkegel, Baken, Absperrtafeln.

Die jeweiligen örtlichen und betrieblichen Verhältnisse wie z. B.

- Durchführung des Bahnbetriebes,
- Umgebungsbedingungen (Lärm, Sichtverhältnisse),

- signaltechnische Ausrüstung der Strecke, beeinflussen die Auswahl der jeweils geeigneten technischen Einrichtungen. Kombinationen von Sicherungsmaßnahmen sind für Arbeiten in gesperrten Gleisen und in Baugleisen der Deutschen Bahn AG z. B. in den Abschnitten 12 und 14 der „Bestimmungen zum Schutz gegen Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb bei Arbeiten im Bereich von Gleisen“ (DS 132 03) festgelegt.

Zu § 5 Abs. 3:

Die Deutsche Bahn AG verlangt nach ihren „Bestimmungen zum Schutz gegen Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb bei Arbeiten im Bereich von Gleisen“ (DS 132 03) für Sicherungsposten, die in ihrem Zuständigkeitsbereich eingesetzt werden, ein Mindestalter von 21 Jahren.

Die körperliche Eignung wird nach den Berufsgenossenschaftlichen Grundsätzen für arbeitsmedizinische Vorsorgeuntersuchungen, Grundsatz G 25 „Fahr-, Steuer- und Überwachungstätigkeit“ oder der Tauglichkeitsvorschrift der Deutschen Bahn AG „Tauglichkeit feststellen“ (DS 107) oder den „Richtlinien für die ärztliche Feststellung der Tauglichkeit von Betriebs- Bediensteten“ (VDV- Schrift Nr. 070.101 .1) festgestellt.

Zu § 5 Abs. 4 Nr. 3:

Ausweichmöglichkeiten sind z. B. Nischen, Sicherheitsräume.

Zu § 5 Abs. 4 Nr. 5:

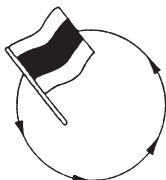
1. Nothaltsignale sind z. B. 1. nach der Eisenbahnsignalordnung (ESO) bzw. nach dem Signalbuch (DS 301) der Deutschen Bahn AG die Signale Sh 3 und Sh 5:

Signal Sh 3 – Kreissignal –

Sofort halten!

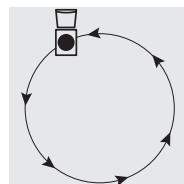
Tageszeichen

Eine rot-weiße Signalfahne, irgendein Gegenstand oder der Arm wird im Kreis geschwungen.



Nachtzeichen

Eine Laterne, möglichst rot abgeblendet, oder ein leuchtender Gegenstand wird im Kreis geschwungen.



Das Kreissignal wird gegeben, wenn ein Zug oder eine Rangierabteilung sofort zum Halten gebracht werden muss.

Wenn es zweifelhaft ist, ob der Zug das Signal wahrnehmen wird, ist auch das Horn- und Pfeifsignal (Sh 5) anzuwenden.

Signal Sh 5 – Horn- und Pfeifsignal –

Sofort halten!



Mehrmals nacheinander drei kurze Töne.

2. nach der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) die

Signale Sh 3a, Sh 3b, Sh 3c oder Sh 3d:

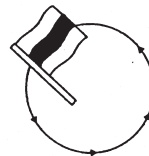
Sh 3a:

Mindestens 3 kurze akustische Zeichen schnell hintereinander



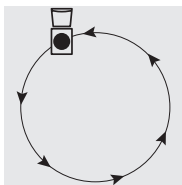
Sh 3b:

Eine weiß- rot- weiße Fahne oder der Arm im Kreis bewegt



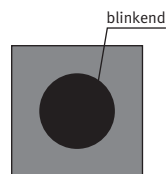
Sh 3c:

Eine Laterne, möglichst rot abgeblendet, oder ein leuchtender Gegenstand im Kreis bewegt.



Sh 3d:

Ein rotes Blinklicht oder mehrere rote Lichter untereinander



Zu § 5 Abs. 4 Nr. 6:

Schlechte Sichtverhältnisse herrschen z. B. bei Nebel, Schneetreiben, starkem Regen, Staub.

Zu § 5 Abs. 7:

Die ungünstigsten Betriebs- und Umgebungsbedingungen werden hinsichtlich des Arbeitslärms, des Verkehrslärms und der Sichtverhältnisse sowie der Verwendung persönlicher Gehörschutzmittel ermittelt.

§ 6 Sicherungsmaßnahmen in besonderen Fällen

(1) Sicherungsmaßnahmen nach § 5 Abs. 1 sind nicht erforderlich

1. für einzelne besonders unterwiesene Personen, die sich im Gleisbereich aufhalten,
und
2. für die Ausführung kurzfristiger Arbeiten geringen Umfanges durch höchstens 3 Versicherte, von denen einer die Sicherung übernimmt, wenn die sich im Gleisbereich aufhaltenden Personen
 - körperlich und geistig geeignet sind,
 - über Orts- und Streckenkenntnisse verfügen,
 - die Gefahren aus dem Bahnbetrieb kennen,
 - herannahende Schienenfahrzeuge rechtzeitig wahrnehmen oder vor ihnen gewarnt werden könnenund
 - den Gleisbereich ohne Hast räumen oder vorhandene Nischen oder Sicherheitsräume gefahrlos aufsuchen können.

(2) Der Unternehmer darf Arbeiten im Bereich von Gleisen erst dann ausführen, wenn sichergestellt ist, dass

1. bei wechselseitiger betrieblicher Nutzung der Gleise die Versicherten über die neue Betriebsart informiert sind und das Gleis gegen Fahrbewegungen aus beiden Richtungen gesichert ist
und
2. bei automatisch betriebenen Schienenbahnen die automatische Zugsteuerung außer Funktion gesetzt ist oder von der Arbeitsstelle aus durch Einwirkung auf die Zugsteuerung Schienenfahrzeuge rechtzeitig zum Halten gebracht werden können.

Zu § 6 Abs.1:

Derartige einzelne besonders unterwiesene Personen können z. B. sein: Streckenläufer, Streckenwärter, Weichenreiniger, Weichenschmierer, Schneeräumkräfte, Aufsichtskräfte.

Kurzfristige Arbeiten geringen Umfanges, die von bis zu höchstens 3 Versicherten ausgeführt werden, können z. B. sein: Beseitigung von Störungen, Besichtigungs-, Kontroll- und Prüftätigkeiten.

Nischen oder Sicherheitsräume sind Bereiche neben den Gleisen, in die Versicherte vor herannahenden Schienenfahrzeugen ausweichen können. Ein gefahrloses Aufsuchen dieser Bereiche ist dann gegeben, wenn diese auf kurzem Wege ohne Hindernisse erreicht werden können.

Zu § 6 Abs. 2:

Wechselseitige betriebliche Nutzung des Gleises kann Gleiswechselbetrieb oder ein planmäßiger Falschfahrbetrieb sein.

Die Versicherten gelten über die neue Betriebsart als informiert, wenn der für den Bahnbetrieb zuständige Stelle die Kenntnis der Mitteilung bestätigt worden ist.

§ 7 Warnkleidung

Der Unternehmer hat für die im Gleisbereich tätigen Versicherten Warnkleidung zur Verfügung zu stellen. Die Versicherten haben die Warnkleidung bei Arbeiten im Gleisbereich zu tragen, soweit sie durch den Bahnbetrieb gefährdet werden können.

Zu § 7:

Diese Forderung ist z. B. erfüllt, wenn Warnkleidung nach DIN EN 471 „Warnkleidung“ in Kleidung der Klasse 2 (mindestens in Form einer Weste) in der Farbe fluoreszierendes Orange- Rot mit retroreflektierendem Material der Klasse 2 zur Verfügung steht.

Bei der Durchführung von Sicherungsaufgaben im Gleisbereich der Deutschen Bahn AG ist diese Forderung hinsichtlich der Farbgebung z. B. auch erfüllt, wenn auch Warnkleidung in der Farbe fluoreszierendes Gelb zur Verfügung steht.

§ 8 Verhalten im Gleisbereich

(1) Versicherte dürfen

- den Gleisbereich nur nach Durchführung der Sicherungsmaßnahmen nach § 5 Abs. 1 betreten,
- Gleise nicht kurz vor oder dicht hinter Schienenfahrzeugen betreten,
- den Gleisbereich nach einer Räumung erst wieder betreten, wenn der Aufsichtführende dies erlaubt hat
- sich aus dem gesicherten Gleisbereich nur nach vorheriger Zustimmung des Aufsichtführenden entfernen.

(2) Versicherte müssen

- Warnsignale sofort befolgen,
- den Gleisbereich nach Wahrnehmung von Warnsignalen unverzüglich nach der Seite verlassen, die vor Beginn der Arbeiten festgelegt wurde,
- festgelegte Ausweichmöglichkeiten aufsuchen und die Fahrt beobachten, wenn ein Verlassen des Gleisbereichs nicht möglich ist,
- vor dem Wiederbetreten des Gleisbereichs sich überzeugen, dass keine Warnung vor einer Fahrt besteht,
- Fahrzeugführer durch Nothaltsignal zum Halten auffordern, wenn ein Gleis nicht befahrbar ist oder nicht rechtzeitig geräumt werden kann und
- im Gleis entgegen der üblichen Fahrtrichtung gehen.

Zu § 8 Abs. 1:

Aufsichtführender ist, wer die Durchführung von Arbeiten zu beaufsichtigen und für deren arbeitssichere Ausführung zu sorgen hat. Er muss hierfür ausreichende Kenntnisse und Erfahrungen besitzen sowie weisungsbefugt sein.

Die Erlaubnis zum Wiederbetreten des geräumten Gleises setzt voraus, dass der Aufsichtführende bei unklaren Betriebsverhältnissen sich vorher beim Sicherungsposten vergewissert hat, dass der Gleisbereich wieder betreten werden darf.

Zu § 8 Abs. 2:

Ist die Austrittseite, nach der der Gleisbereich verlassen werden muss, nicht zweifelsfrei zu erkennen, kennzeichnet die Sicherheitsaufsicht diese Seite durch Fahnschilder (Signal Ro 4).

Signal Ro 4 – Fahnschild –

Kennzeichnung der Gleisseite, nach der beim Ertönen der Rottenwarnsignale Ro 2 und Ro 3 die Arbeitsgleise zu räumen sind

Ein weißes Fahnschild mit schwarzem Rand.

Das Signal ist in der Nähe der Arbeitsrotte gleichlaufend zum Gleis aufgestellt.

§ 9 Material- und Gerätelagerung

Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, dass

1. Bauteile, Baustoffe und Geräte

- so gelagert werden, dass sie von Schienenfahrzeugen nicht erfaßt oder durch den Fahrtwind nicht bewegt werden können,
- in Sicherheitsräumen nur in einem solchen Umfang gelagert werden, dass der Schutz der Versicherten vor bewegten Schienenfahrzeugen nicht beeinträchtigt wird,
- in festgelegten Ausweichstellen nicht gelagert werden und

2. Wege neben Gleisen, auf denen rangiert wird, frei gehalten werden.**Zu § 9 Abs. 1:**

Die für die Lagerung erforderlichen Mindestabstände vom Gleis werden von der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle angegeben.

Zu § 9 Abs. 2:

Sicherheitsräume und Nischen siehe Durchführungsanweisungen zu § 6 Abs. 1. Der Schutz der Versicherten bleibt bei Lagerung von Bauteilen, Baustoffen und Geräten gewährleistet, wenn diese den Sicherheitsraum nur auf eine solche Länge unterbrechen, dass Versicherte den verbleibenden Sicherheitsraum rechtzeitig erreichen können (ausreichende Räumzeit).

§ 10 Einsatz von Fahrzeugen, Maschinen und Geräten

(1) Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, dass nicht streckenkundige Fahrer von Schienenfahrzeugen sowie von gleisfahrbaren Maschinen und Geräten bei Überführungsfahrten von einer streckenkundigen Person begleitet werden.

(2) Der Unternehmer darf Schienenfahrzeuge sowie gleisfahrbare Maschinen und Geräte nur mit Erlaubnis der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle in Gleise einsetzen und in nicht gesperrten Gleisen nur mit deren Auftrag bewegen.

(3) Versicherte dürfen Schienenfahrzeuge sowie gleisfahrbare Maschinen und Geräte nur mit geeigneten Bremsmitteln aufhalten.

(4) Versicherte dürfen von Fahrzeugen, Maschinen und Geräten nur zur gefahrfreien Seite absteigen.

(5) Versicherte dürfen Schienenfahrzeuge nur be- oder entladen, wenn diese stillstehen.

(6) Abweichend von Absatz 5 dürfen Schienenfahrzeuge auch während der Bewegung be- oder entladen werden, wenn dies erforderlich ist und der Aufsichtführende sich vorher davon überzeugt hat, dass dabei für die Versicherten keine Gefahr besteht.

(7) Versicherte dürfen nicht

1. Schienenfahrzeuge von Hand an ihren Stirnseiten ziehen,
2. Schienenfahrzeuge schieben, wenn durch die Höhe der Fahrzeuge oder des Ladegutes die Sicht in Fahrtrichtung behindert ist,
3. beim Ziehen oder Schieben von Schienenfahrzeugen rückwärts gehen,
4. Schienenfahrzeuge durch Gegenstemmen aufhalten,
5. zwischen den Puffern nahe beieinander stehender Schienenfahrzeuge aufrecht durchgehen,
6. unter Schienenfahrzeugen hindurchkriechen,
7. über Puffer, Kupplungen und sonstige Zugeinrichtungen klettern

und

8. unbefugt Schienenfahrzeuge besteigen und sich auf ihnen aufhalten.

(8) Versicherte dürfen während der Fahrt nicht

1. auf Schienenfahrzeuge aufsteigen oder von ihnen abspringen,
2. von Schienenfahrzeug zu Schienenfahrzeug übersteigen,
3. auf Puffern, Endtritten oder Ladegut von Schienenfahrzeugen mitfahren,
4. sich in Öffnungen nicht festgelegter Außentüren von Schienenfahrzeugen aufhalten, falls mit deren Bewegung eine Gefährdung verbunden ist,
und
5. sich unnötig oder weit aus Schienenfahrzeugen hinausbeugen.

(9) Abweichend von Absatz 8 Nr. 1 und 3 dürfen Versicherte auf Endtritten mitfahren und bei einer Geschwindigkeit von bis zu 5 km/h auf- oder absteigen, wenn

- sie am Rangieren beteiligt sind
oder
- dies bei Arbeiten während der Fahrbewegung erforderlich ist.

(10) Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, dass Schienenfahrzeuge gegen unbeabsichtigtes Bewegen und gegen Auffahren anderer Schienenfahrzeuge gesichert werden.

(11) Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, dass mit gleisfahrbaren Maschinen nur gearbeitet wird, wenn der für die betreffende Maschine erforderliche Gleisabstand und Abstand zu festen Gegenständen vorhanden ist.

Zu § 10 Abs. 3:

Geeignete Bremsmittel können z. B. Bremsen an Fahrzeugen, wie Betriebsbremse, Handbremse oder Hemmschuhe sein.

Radvorleger sind keine Bremsmittel.

Hemmschuhe siehe auch § 14 UVV „Schienenbahnen“ BGV D30).

Zu § 10 Abs. 4:

Gefahrfrei ist die Seite, die kein Nachbargleis hat oder die gesichert wird.

Zu § 10 Abs. 6:

Bei Speziialschienenfahrzeugen für Schüttgut ist das Be- und Entladen auch während der Bewegung des Fahrzeugs möglich und notwendig, z. B. beim Be- und Entladen von Bettungstoffen oder beim Schienenabziehen.

Zu § 10 Abs. 10:

Schienenfahrzeuge werden gegen unbeabsichtigtes Bewegen durch Radvorleger, Hand- bzw. Feststellbremsen und kurzfristig auch durch Hemmschuhe gesichert. Steine, Holzstücke oder Eisenteile sind dafür nicht geeignet.

Sicherungsmaßnahmen gegen das Auffahren von Schienenfahrzeugen können z. B. aufgelegte Hemmschuhe, Gleissperren, Weichen in Schutzstellung sein.

§ 11 Arbeiten an fernbetätigten Gleiseinrichtungen

(1) Versicherte dürfen an bewegbaren Teilen fernbetätigter Gleiseinrichtungen erst arbeiten, wenn diese von der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle gegen Bewegungen gesichert sind.

(2) Absatz 1 gilt nicht für Arbeiten, die nur durch Umstellen der bewegbaren Teile fernbetätigter Gleiseinrichtungen ausgeführt werden können.

Zu § 11 Abs. 1:

Solche Gleiseinrichtungen können z. B. Weichen, Gleissperren, Gleisbremsen sein.

Zu § 11 Abs. 2:

Dies kann z. B. bei Wartungsarbeiten an Weichen der Fall sein.

§ 12 Arbeiten im Bereich von Fahrleitungen

(1) Vor der Durchführung von Arbeiten im Bereich von Fahrleitungen hat sich der Unternehmer mit der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle in Verbin-

dung zu setzen und die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen gegen mittelbare oder unmittelbare Annäherung an oder Berührung von unter Spannung stehenden Fahrleitungen festlegen zu lassen. Der Unternehmer und die Versicherten haben die festgelegten Sicherungsmaßnahmen zu beachten.

(2) Bevor die als Rückleitung für den Strom dienenden Fahrschienen einschließlich deren Verbinder unterbrochen werden, hat sich der Unternehmer zu vergewissern, dass eine ausreichende andere Rückleitung für den Strom hergestellt worden ist.

Zu § 12 Abs. 1:

Sicherungsmaßnahmen sind z. B.

1. Einhalten der in DIN VDE 0105-1 „Betrieb von Starkstromanlagen; Allgemeine Festlegungen“ genannten 5 Sicherheitsregeln:
 - Freischalten,
 - gegen Wiedereinschalten sichern,
 - Spannungsfreiheit feststellen,
 - Erden und Kurzschließen,
 - benachbarte unter Spannung stehende Teile abdecken oder abschränken oder
2. Einhalten der in DIN VDE 0105-3 „Betrieb von Starkstromanlagen; Zusatzfestlegungen für Bahnen“ genannten Schutzabstände.

IV. Ordnungswidrigkeiten

§ 13 Ordnungswidrigkeiten

Ordnungswidrig im Sinne des § 209 Abs. 1 Nr. 1 Siebtes Buch Sozialgesetzbuch (SGB VII) handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig den Bestimmungen der §§ 3, 4, 5 Abs. 1, 2 Satz 1, Absatz 3 Nr. 1 bis 4, Absätze 4, 5 Satz 1, Absätze 6, 7 Satz 1 oder 2, Absatz 8, § 6 Abs. 2, § 7 Satz 1, §§ 8, 9, 10 Abs. 1, 2, 4, 5, 7, 8 oder 10, § 11 Abs. 1 oder § 12 Abs. 1 zuwiderhandelt.

V. Inkrafttreten

§ 14 Inkrafttreten

Diese Unfallverhütungsvorschrift tritt am 1. Oktober 1994 in Kraft. Gleichzeitig tritt die Unfallverhütungsvorschrift „Arbeiten im Bereich von Gleisen“ (VBG 38 a) vom 1. April 1978 außer Kraft.

Erster Nachtrag

Dieser Nachtrag tritt am 1. Januar 1997 in Kraft.

Diese Unfallverhütungsvorschrift tritt für die Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft am 1. Januar 2012 in Kraft.

Anhang

Bezugsquellenverzeichnis

Nachstehend sind die Bezugsquellen der in den Durchführungsanweisungen aufgeführten Vorschriften und Regeln zusammengestellt:

1. Berufsgenossenschaftliche Vorschriften für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit (BG-Vorschriften)

Bezugsquelle: Buchhandel
oder
Carl Heymanns Verlag
Luxemburger Straße 449, 50939 Köln

2. Berufsgenossenschaftliche Grundsätze für arbeitsmedizinische Vorsorgeuntersuchungen

Bezugsquelle: A. W. Gentner Verlag, Forststraße 131 70193, Stuttgart

3. DIN-Normen

Bezugsquelle: Beuth Verlag GmbH
Burggrafenstraße 6, 10787 Berlin

4. VDE-Bestimmungen

Bezugsquelle: VDE-Verlag GmbH,
Bismarckstraße 33, 10625 Berlin

5. RSA-Richtlinien

Bezugsquelle: Verkehrsblatt Verlag
Schleefstraße 14, 44287 Dortmund

6. Andere Schriften

DS-Schriften

Bezugsquelle: Drucksachenzentrale der Deutschen Bahn,
Stuttgarter Straße 61 a, 76137 Karlsruhe

Eisenbahnsignalordnung

Bezugsquelle: Drucksachenzentrale der Deutschen Bahn,
Stuttgarter Straße 61 a, 76137 Karlsruhe

Richtlinie für die ärztliche Feststellung der Tauglichkeit von Betriebs-Bediensteten

Bezugsquelle: Einkaufs- und Wirtschaftsgesellschaft für Verkehrsbetriebe (Beka),
Zweigniederlassung Köln, Kamekestraße 37–39, 50672 Köln

Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft, Berlin
Prävention

Präventions-Hotline der BG BAU:

0800 80 20 100 (gebührenfrei)

Internet: www.bgbau.de

E-Mail: praevention@bgbau.de

**Berufsgenossenschaft
der Bauwirtschaft**

Hildegardstraße 29/30
10715 Berlin
www.bgbau.de